

مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز

أسبابها ، وتطوراتها

● د . خالد حيود المصعدي ●

خلال عامي

١٣٢٦ و ١٣٢٧ هـ

١٩٠٨ ، ١٩٠٩ م .

ترتّب على ازدهار الصناعة في أوروبا وتراكم رؤوس الأموال فيها أن اتجهت بعض دولها إلى استثمار جزء من أموالها في الدول الأخرى الأقل تطوراً . واتجه قسم كبير من تلك الاستثمارات في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي إلى مشاريع إنشاء السكك الحديدية . إذ تميزت تلك المشاريع بتقديم عائد مالي ثابت ، وإقامة نفوذ سياسي مستقر للدولة البانية في المنطقة التي تمر خلالها السكة ، إضافة إلى ما يترتب عليها من فتح أسواق استهلاكية جديدة أمام المنتجات الصناعية الأوروبية المتزايدة .

وكان للدولة العثمانية نصيب من تلك المشاريع ، إذ صادف ذلك الاتجاه الأوروبي حماساً لدى السلطان العثماني عبد الحميد الثاني (١٢٩٣ - ١٣٢٧ هـ / ١٨٧٦ - ١٩٠٩ م) وكبار غواد جيشه ، الذين أرادوا إنشاء شبكة من السكك الحديدية تغطي كل أجزاء الدولة العثمانية . ودعم هذا الاتجاه أيضاً كبار موظفي الدولة الذين رأوا في إنشاء شبكة سكك حديدية وسيلة فعالة لتوحيد أطراف الدولة وتنشيط الحركة التجارية فيها .^(٦) ونتج عن ذلك إنشاء عدة شبكات من السكك الحديدية في الأناضول وبلاد الشام ، إضافة إلى سكة حديد بغداد التي اكتسبت شهرة كبيرة من جراء الصراع الذي دار حولها بين ألمانيا وبريطانيا وفرنسا وروسيا .

وضمن هذا التوجه العام ولد مشروع سكة حديد الحجاز . ورغم ارتباط هذا المشروع في أذهان الناس بالسلطان عبد الحميد ، إلا أن فكرته كانت سابقة لعهد هذا السلطان . فأول من طرح فكرته هو الدكتور زامبل Zambel ، الألماني الأصل الأمريكي الجنسية . وكان ذلك عام ١٢٨١ هـ / ١٨٦٤ م ، حين اقترح على الحكومة العثمانية إنشاء سكة حديد تربط بين دمشق وساحل البحر الأحمر . ولم يلق القراحه صدىً إيجابياً على الفور ، ولكن الاهتمام به تجدد سنة ١٢٩٨ هـ / ١٨٨١ م حين أقر وزير الأشغال العثماني الفكرة بصورة مبدئية . وأحيل المشروع إلى المختصين لدراسته ، فاعتراضوا على الفكرة بحجة أن المنطقة التي يرمع مد السكة فيها تقطنها قبائل لا يؤمن جاتها ، إضافة إلى أن النقل البحري يمثل بدلاً أقل كلفة لإنشاء السكة .^(٧) ولم يكن غرُوف أولئك المختصين من القبائل مبالغاً فيه ، إذ أنها طالما اعتدت على قوافل الحجاج البرية المارة في ديارها ، فسلبتها ونهبها واحتجزتها وفرضت عليها الإتاوات ، رغم أن تلك القوافل كانت تسير تحت حماية قوات حكومية في العادة . ومن أجل كسب ود تلك القبائل وإغرائها بالكف عن الاعتداء على قوافل الحجاج ، كانت السلطات الحكومية مضطرة لصرف مبلغ ستم ألف ليرة عثمانية سنوياً على شكل هدايا وإعطيات لمشايخ القبائل .^(٨)

ولم تكن تلك العقبة السلطان عبد الحميد عن عزمه على تنفيذ المشروع ، فأعلن في ذي الحجة ١٣١٧ هـ / إبريل ١٩٠٠ م عن تصميم حكومته على وضع المشروع موضع التنفيذ . وتابع ذلك الإعلان بحملة دعائية واسعة في العالم الإسلامي تهدف إلى حث المسلمين

على التبرع للمشروع لما له من هدف ديني يتمثل في تسهيل سفر الحجاج إلى المدينة المنورة ومنها إلى مكة المكرمة . وبدأ هو نفسه حملة التبرعات بمبلغ ثلاثمائة وعشرين ألف ليرة عثمانية . ثم لاقت دعوة التبرع استجابة إسلامية واسعة ، فتبرع بعض ملوك وأمراء المسلمين بمبالغ كبيرة ، كما تشكلت جمعيات في الأقطار الإسلامية لتلقي تبرعات الأفراد . وقد بلغت حصيلة تلك التبرعات سبعمائة وستين ألف ليرة عثمانية . وبالإضافة لذلك أمر السلطان بتخصيص إيرادات بعض المناطق وبعض الضرائب لصالح تنفيذ المشروع ، كما أمر بتأزّل موظفي الدولة عن مرتب شهر واحد في البداية ، ثم خصم عشرة بالمائة من مرتباتهم عن شهر واحد في كل سنة من أجل المساهمة في تغطية نفقات المشروع .^(٤٦)

وهكذا توفرت الاعتمادات المالية اللازمة لتغطية نفقات المشروع ، والتي قدرّت بمبلغ إجمالي قدره خمسة ملايين ليرة عثمانية . فبادرت الدولة لتوفير المواد اللازمة للبدء في المشروع من حصيلة التبرعات ، ثم اعتمدت على حصيلة الضرائب السنوية المرصدة للمشروع والبالغة مائتين وخمسين ألف ليرة عثمانية للصرف على نفقات الإنشاء السنوية .^(٤٧) وعمل هذا بدأت شركة ألمانية بتنفيذ المشروع في ربيع الأول ١٣١٧ هـ/سبتمبر ١٩٠٠ م . وكانت نقطة البدء هي قرية « المزريب » في منطقة حوران جنوبي دمشق ، ذلك لأن شركة فرنسية كانت قد أنشأت سكة حديد ربطت دمشق بالمزريب .^(٤٨)

وقد حظي المشروع باهتمام كبير من قبل الدبلوماسيين الأجانب العاملين في الدولة العثمانية بسبب المقاومة القبلية التي واجهته . وكان من أولئك الدبلوماسيين القنصل العام الأمريكي في بيروت ، الذي اهتم بتحري الأسباب الكامنة وراء حرص السلطات العثمانية على إنشاء السكة - فربط ذلك الحرص بعزم الحكومة العثمانية بعد « حرب القرم »^(٤٩) على توسيع نفوذها الفعلي في أطراف شبه جزيرة العرب مثل بوادي الشام والعراق ، ثم التوغل في داخل شبه الجزيرة ذاتها . وأضاف : « إن سكة حديد مكة لم تصمم فقط لتؤمن للسلطان امتلاكاً غير قابل للنزاع للأماكن الإسلامية المقدسة ، ولكن لتسهيل عليه أيضاً ضم نجد وهدنة اليمن »^(٥٠) ولا شك أن لسكة حديد الحجاز بالإضافة إلى هدفها الديني المعلن ، هدف استراتيجي مصاحب ، يتمثل من ربط غرب شبه الجزيرة مع مركز الدولة بطريق بري سريع يتجنب التحكم البريطاني في الطريق البحري المار عبر قناة السويس ولا استبعاد أن يكون ضم نجد من أهداف الدولة الكامنة خلف سكة حديد الحجاز ، إذ يحسن هنا أن نذكر تدخل الدولة العثمانية المستمر إلى جانب حائل

في صراعها ضد الرياض - ومن أبرز مظاهر ذلك التدخل : الحملة الحربية العثمانية على القصيم سنة ١٣٢٢ هـ/ ١٩٠٤ م . ولعل من مظاهره أيضاً محاولة الشريف حسين الفاشلة للتوغل في القصيم سنة ١٣٢٨ هـ/ ١٩١٠ م.^(٩)

وقد قوبلت أعمال مد السكة حين وصلت للحجاز^(١٠) بمقاومة عنيفة شنتها قبائل المنطقة . وعلل القنصل البريطاني في دمشق تلك المقاومة بالخسائر المادية الكبيرة التي كانت ستلحق بالبدو من جراء إنشاء سكة الحديد . فأولئك البدو كانوا يتولون نقل الحجاج والزوار المتجهين إلى المدينة المنورة من موالى البحر الأحمر الشمالية ، وخاصة ينبع . ويتقاضون مبالغ كبيرة من المال لقاء تلك الخدمة ولقاء توفير الدلالة والحماية لهم . وبعد اكتمال إنشاء السكة كان أولئك الحجاج والزوار سيبسكون طريق حيفا أو دمشق ويريكبون من هناك القطار إلى المدينة المنورة.^(١١) ولم يكن القنصل العام الأمريكي في بيروت بهذا التعليل الاقتصادي فقط ، وإنما حاول أن يجعل للمقاومة هدفاً سياسياً أيضاً ، وهو التصدي للتوغل العثماني في أراضي شبه الجزيرة العربية.^(١٢)

وزاد القنصل العام على ذلك بمحاولة استشفاف الآفاق المستقبلية لتلك المقاومة القبيلة . فأشار إلى احتمال وجود علاقة بينها وبين الوضع في داخل نجد ، رغم عدم توفر دليل ملموس على ذلك ، وأضاف : « يتوقع بالتأكيد من الوهابيين أن يلموا شعنتهم ضد آخر (البدع الشيطانية) التي جاء بها (لابسو الطرايش والبطلونات) الترك الملاحين . إنهم ، باتفاق غريب وذي معنى مع جماعة الشريف في مكة ، يلعنون عراصة السلطان لسماحه بحفر قناة السويس ، ومد خط برق البحر الأحمر ، وإدخال الحجر الصحي (بدلاً من الثقة القديمة والبسطة في الله) ومنع تجارة الرقيق (رسمياً فقط) ، وإقامة الفواصل الأجانب في جدة ، والوقوع من جراء ذلك كله في أيدي (الكفار) . إن من الطبيعي تماماً توقع غضبهم من سكة الحديد باعتبارها وسيلة ناجحة يمتلكها الأخيرون [أي الكفار] لتدمير دينهم وحرمتهم ... ».^(١٣) ولا شك في أنه كانت هناك في نجد فئة تحفظ على إدخال المخترعات الحديثة ، وهي الفئة التي اعترضت فيما بعد على إدخال المغفور له الملك عبد العزيز لتلك المخترعات كما هو معروف . ولكن المبالغة واضحة في وصف القنصل العام لموقف تلك الفئة ، وخاصة فيما يتعلق بقناة السويس والخط البرقي ، إذ لا صلة مباشرة لأهالي نجد حيث يهذين الأمرين . كما تنضح مبالغته أكثر في تعميمه

موقف تلك الفئة وجعله موقفاً لكل أتباع الدعوة السلفية التي يسميها بـ « الوهاية » والدليل على مبالغته أن توقعه لخصية وقوفها ضد السكة الحديدية لم يتحقق أبداً .

ولم يكتف القنصل العام بتوقعه السابق ، بل أضاف له توقعاً آخر وهو انضمام حائل لحركة مقاومة السكة الحديدية ، فقال : « يمكن الظن أيضاً بأن ابن رشيد ترجع معارضته للغزو التركي بعنف . إذ يقال إنه يدفع مبلغاً صغيراً (ربما عشرين ألف دولار) سنوياً إلى شريف المدينة ، اعترافاً بمكانته الدينية من ناحية ، ولتأكيد سلامة ممتلكاته الثابتة عن العدوان التركي من ناحية أخرى ، ولكنه رغم ذلك لا يعتبر نفسه مستقلاً عن الحكومة التركية فقط ، بل أيضاً حامل لواء أي شعور وطني وطموح قومي ربما يوجد في واحات ووديان نجد ... »^(١١) وبجانب الصواب القنصل العام في رأيه هذا أيضاً . إذ إن من المعروف أن ابن رشيد كان وثيق الارتباط بالدولة العثمانية ، وأنه كان في تلك الفترة يتقاضى منها راتباً شهرياً مقداره مائة وخمسون جنياً استرلينياً^(١٢) . ولم يمر على ما يشير إلى أنه كان يدفع رسم خضوع سنوي للشريف .

ووسع القنصل الأمريكي العام نطاق توقعاته ، حين قال : « في كل المنطقة الممتدة من العقبة - أو حتى من معان - إلى المدينة هناك قبائل على جانبي طريق الحجاج يحمل أنها على استعداد كامل لقتال الترك شريطة أن يتعهد البدو ليكونوا في وضع يمكنهم من إظهار مقاومة فعالة ... إضافة لذلك فإن عزرة المرعبة أحياناً محمد غزواتها حتى حوران ، بل وحتى الحجاز ، ويمكن أن تشارك بسهولة في أي شجار على طول سكة الحديد ... مع ذلك فإن أولئك الذين يحبروا السياسات البدوية ، التي نادراً ما ترتفع فوق مستوى الرغبة في الذهب ، وعرفوا الحذر البدوي الذي يشمل حتى الأقارب الأقربين ، وأدركوا طمع البدو وجشعهم ، لا يبدو لكثير منهم أن قتالاً واسعاً يمكن أن يحدث ما لم يقم رشيد أو سعودي فيوحد القبائل في عمل مشترك يخلق مملكة وطنية ، كما فعل مرة داود ، في قبيلة جودا Joda ، في فلسطين ، ومع التحفظ على تشبيه القنصل لقبائل شمال شبه الجزيرة العربية بالقبائل العبرانية في فلسطين بعد ذلك التشبيه عن الواقع ، فإن ملاحظته حول عدم إمكان اشتراك القبائل العربية في عمل موحد إلا تحت لواء قيادة تاريخية تبدو ملاحظة صائبة تزيدها الكثير من الشواهد .

وقد أثبت الأحداث أن توقعات القنصل العام تلك كانت مفرقة في الخيال . إذ لم تقم حركة مقاومة عامة للسكة الحديدية تشمل كل قبائل وسط وشمال شبه الجزيرة ، كما لم تنظم

للتلك المقاومة قبائل عترة القاضنة في بلاد الشام . بل انحصرت المقاومة على القبائل القاضنة شمال الحجاز ، وحول المدينة المنورة لتحديداً . وقد عدد القنصل البريطاني في دمشق القبائل الحجازية الرئيسية المعارضة لسكة حديد الحجاز وهي بنو علي ،^(١٦) وجهينة ،^(١٧) والحمدة ،^(١٨) وولد محمد والحوازم .^(١٩) والاحتسان الأخيران هما لبطنين من قبيلة حرب ،^(٢٠) التي قامت بالدور الرئيسي في مقاومة مد السكة حسب رواية القنصل العام الأمريكي في بيروت . وقد توسع هذا القنصل في الحديث عن قبيلة حرب فوصفها بأنها كانت المسيطرة على شمال الحجاز حيثئذ ، وأنها رغم الإعانات المالية التي تقدمها لها السلطات الحكومية العثمانية كانت تقوم بسلب ونهب قوافل الحجاج . ففي ربيع سنة ١٣٢٥ هـ / ١٩٠٧ م قامت تلك القبيلة باحتجاز قافلة الحجاج المصريين الذين يرافقهم جنود الخديوي لمدة زادت عن أسبوعين ، ولم تسمح لهم بمواصله السير إلا بعد أن دفعوا فدية باهظة .^(٢١)

وانتقل القنصل العام الأمريكي بعد ذلك لتقدير قوة هذه القبيلة من الناحية العددية ، فذكر أن الرحالة بيركهارت Burkhardt زعم في سنة ١٢٤٦ هـ / ١٨٣١ م أن القوة المقاتلة لهذه القبيلة تتراوح بين ٣٠ - ٤٠ ألف مسلح . وتحفظ القنصل على ذلك التقدير ، ورجح ما ذكره رحالة آخر هو بارون تولده Baron Nolde الذي قدر قوة تلك القبيلة القتالية بخمسة عشر ألف مقاتل .^(٢٢) ويبدو لي أن التقدير الأخير هو الأرجح ، لأن شخصية معاصرة مطلقة قدرت عدد أفراد تلك القبيلة سنة ١٣٢٧ هـ / ١٩٠٩ م بعشرين ألف نسمة .^(٢٣) ولما كانت المعلومات التي توغرت للقنصل العام تقدر عدد المسلمين في أفراد القبائل الذين يقاومون مد سكة الحديد بأربعين ألف مسلح ، فإنه عاد للتشكك حول ما إذا كانت قبيلة حرب قد تلقت نجيدات في داخل نجد .^(٢٤) وهو تشكك ليس له ما يبرره ، إذ أن ذلك القنصل أغفل أن يدخل في تقديره القبائل الحجازية الأخرى المجاورة لحرب مثل جهينة وأولاد علي .

وقد كانت السلطات العثمانية كما مر تتوقع منذ البداية أن تلقى عملية إنشاء سكة الحديد مقاومة من القبائل ، ولذلك خصصت خمسة آلاف جندي للقيام بعملية الحماية اللازمة . لكن ذلك لم يكن رادعاً كافياً للحيلولة دون قيام القبائل بالأعمال العدائية المتوقعة . فأعدت القبائل تقوم بعمليات السطو على معدات السكة ، ثم انتقلت للهجوم المباشر على قوات الحماية الحكومية . فشنت هجوماً على قوة كانت مرافقة للمشير كاظم باشا ، المشرف العام على السكة ،

وقُتل مائة من أفرادها،^(٣٦) وعندما اضطرت السلطات العثمانية لزيادة قوات الحماية تلك حتى يبلغ عددها في صيف عام ١٣٢٦ هـ/ ١٩٠٨ م أكثر من خمسة عشر ألف رجل، بعضهم أولئك العاملون في مد السكة.^(٣٧)

وبلاحظ هنا أن عنف المقاومة القبلية ازداد في ذلك الصيف مع اقتراب إيصال مد السكة إلى المدينة المنورة. ففي حوالي جمادى الأولى سنة ١٣٢٦ هـ/يونية ١٩٠٨ م احتشدت القبائل المعارضة قرب المدينة وخاضت معركة عنيفة ضد القوات الحكومية، التي استخدمت المدفعية لتصف تجمعات القبائل العادية مما اضطرها للتراجع بعد أن خسرت أكثر من سبعين قبلاً.^(٣٨) وكان ازدياد عنف المقاومة على ذلك الوجه مؤذناً بفشل الجهود الاسترضائية التي كانت الحكومة تقوم بها تجاه القبائل. وتتمثل تلك الجهود في إيفاد بعثة من دمشق ضمت عبد الرحمن باشا ومحمد فاضل باشا، توجهت إلى منطقة المدينة المنورة لتقديم الهدايا إلى مشايخ القبائل ومنحهم الوعود بتخصيص رواتب سنوية لهم مقابل الكف عن معارضة مد سكة الحديد.^(٣٩) وقد أخفقت جهود تلك البعثة، فعاد عضواها إلى دمشق في غضون شهر جمادى الثانية ١٣٢٦ هـ/يونية ١٩٠٨ م. كما تم أيضاً سحب كاظم باشا مفتش عام السكة نتيجة فشله في التعامل مع مشكلة المقاومة القبلية، وعين بدلاً عنه عبد الله باشا المشير السابق للجيش الخامس المتمركز في الشام.^(٤٠)

لقد مالت الدولة بعد إخفاق جهودها السلمية للركون إلى القوة في التعامل مع القبائل المعارضة. واختارت هذه المهمة قائداً كردياً في أورفة هو إبراهيم باشا، بعد أن اقعته بالتوجه إلى الحجاز على رأس ألف ومخمسة مائة من فرسانه للمساعدة في إخماد المقاومة القبلية. وعلق الوكيل القنصلي الأمريكي في دمشق على إسناد تلك المهمة لإبراهيم باشا بقوله إن كثيراً من الأوساط تشك في أن ذلك التكاليف ولید رغبة حكومية مضرة هدفها تدمير سمعة إبراهيم باشا القتالية وإضعاف قوته.^(٤١) ولمنع القنصل الأمريكي العام في بيروت إلى عدم ارتياح الحكومة لمكانة إبراهيم باشا الكبيرة بين قومه الأكراد، ووصف فرسان إبراهيم باشا بأنهم «سيوف السمعة»^(٤٢) وإضافة لفرسان إبراهيم باشا، عززت الحكومة قواتها العاملة في الحجاز بنجندات من الحاميات الحكومية في المناطق المجاورة. فقد أرسلت خمسمائة من جنود حامية عكا إلى المدينة المنورة.^(٤٣) كما توجه إليها ثلاثمائة وخمسون جندياً قدموا من طرابزون على البحر الأسود عن طريق ميناء حيفا.^(٤٤)

ولم يؤد وصول إبراهيم باشا وفرسانه والتعزيزات الأخرى إلى تثبيت همة المعارضين القبليين ، إذ شنوا في أواخر يولية ١٩٠٨ م غارة دموية على أحد تخيمات القوات الحكومية تحت جنح الظلام . وبعد أن اغتالوا الخقراء الذين كانوا يحرسون الخيم ، تسللوا بصمت إلى داخله وذبحوا كل الجند وعددهم ثلاثمائة جندي ، والسحبوا دون أن يتركوا وراءهم سوى سبعة قتل من زملائهم .^(٣٦) ويلاحظ هنا أن القبائل طورت أسلوبها القتالي ضد القوات الحكومية ، فأخذت تعتمد على الغارات الليلية المفاجئة ، وهو من أساليب « حرب العصابات » حسب المصطلحات المعاصرة . ولا شك أن هذا التطوير كان وليد الرغبة في تجنب الدخول في معركة مواجهة كبيرة تكلف القبائل خسائر فادحة في الأرواح نتيجة تفوق القوات الحكومية في الأسلحة النارية ، وخاصة المدفعية التي ثبت أن القبائل لا تطيق الصبر على مواجهة قذائفها .

وقد أدت أعمال المقاومة القبلية تلك بلا ريب إلى إعاقة سرعة إنجاز العمل في مد السكة ، كما أنها كلفت الدولة خسائر كبيرة في الأرواح والأموال . ولكنها لم تستطع رغم كل ذلك ، وما كان بإمكانها ، الخيلولة دون المضي قدماً بمد السكة ، التي أوصلت إلى المدينة المنورة في أوائل أغسطس ١٩٠٨ م . وما حل اليوم التالي عشر من ذلك الشهر حتى غادرت حيفا أول قطار تبحر تسع عربات محملة بالنفط متجهة إلى المدينة المنورة . أما التدشين الرسمي للسكة فتقرر أن يقام في محطة المدينة المنورة في اليوم الأول من الشهر التالي .^(٣٧) وقد جرى ذلك التدشين في موعده المقرر بالفعل في حفل كبير وسط مظاهر حماسة كبيرة أبدتها أهالي المدينة المنورة ، الذين هزهم أن يروا هذه السكة تمتد مسافة ١٣٠٠ كيلومتر لتصل مدينتهم بالعالم الخارجي .^(٣٨)

ولم يمه تشييل سكة الحديد المقاومة القبلية ، بل زادها تأججاً ، لأن أبناء القبائل حسوا عملياً خلال موسم الحج الأول الذي مر بعد افتتاح السكة مقدار الخسائر التي لحقت بهم وحرمتهم من موارد مالية كثيرة كانوا يعتمدون عليها . وقد لاحظ القنصل البريطاني في دمشق في أوائل ربيع الأول ١٣٢٧ هـ / أواخر مارس ١٩٠٩ م أن نشاط القبائل المعادي لسكة الحديد قد ازداد عندئذ بصورة أكبر مما كان عليه في الشتاء الماضي . إذ أخذت القبائل تشن هجمات متواصلة ضد السكة وحراسها ، وغالباً ما يكون هناك في كل يوم سفك دماء في هذا الجانب أو ذاك . وأضاف أن هدف المهاجمين هو تدمير السكة لغاية محطة المدائن الواقعة على بعد حوالي

مائتين كيلومتر شمال المدينة . وقد نجحوا مؤخراً بالفعل في قلع ما طوله كيلومتراً واحداً من القضاة والعوارض الخشبية وحملوها معهم بعيداً . ولكن الجزء الأقرب وضع تحت الإصلاح فوراً وأعيد الاتصال ثانية . وعدم الاتصال روايته بالقول أن هذه الروح العدوانية لدى القبائل أكثر سوءاً مما كانت عليه قبلاً ، وهي مستمرة ، ويرجع استمرارها .^(٢٨)

وإزاء ذلك الوضع المتردي عادت السلطات الحكومية لمحاولة التفاهم مع القبائل ، وأوكلت تلك المهمة إلى بحري باشا متصرف المدينة الثورة والشريف حسين أمير مكة المكرمة . فأخذ الأخير يسعى للقيام بالتوفيق بين القبائل والسلطات الحكومية لتسوية القضية . وذكر القنصل البريطاني في دمشق أن جهود الوساطة تلك لم تلق نجاحاً ملحوظاً في البداية .^(٢٩) ولكن تلك الجهود حققت بعد شهرين نتيجة إيجابية ، إذ كتب القنصل البريطاني في جدة إلى سفير دوله في استانبول ، ناقلاً عن سليمان البسام ، التاجر الكبير المقيم في مكة المكرمة ، قوله : « ... بالنسبة لبدو الحجاز فقد جلبوا للسكنة بإجراءات الشريف الحكيمه - فخذوا قبيلة حرب الكبيران - السرووح وهو سالم ، اللذان كان يهاجمان سكة الفطار قَدْماً خضوعهما وطسانتهما طبقاً للعادات العربية معلنين أنهما لن يهاجما سكة الفطار بعد ذلك » .^(٣٠)

ويبدو أن تلك الضمانات التي قدمتها القبائل للشريف حسين ، وما حصلت عليه مقابل ذلك من ترضيات مادية ، كانت كافية لهدوء الموقف حول سكة الحديد خلال السنوات التالية . إذ ليس بين يدي ما يشير إلى تجديد غارات القبائل على السكة خلال الفترة الواقعة بين عام ١٣٢٧ و ١٣٣٤ هـ / ١٩٠٩ و ١٩١٦ م . إلى أن تجددت تلك الغارات على أيدي أتباع الشريف حسين نفسه حين أعلن ثورته على الترك في التاسع من شعبان ١٣٣٤ هـ / العاشر من يونيو ١٩١٦ م . وكانت تلك الغارات هي القاضية على سكة حديد الحجاز التي لم تقم لها بعدها قائمة . ولا فائدة في الاستفاضة هنا في الحديث عن تلك الغارات فهي خارج نطاق هذا البحث .

ونعود الآن للحديث عن توقعات الدبلوماسيين الأجانب عن القوائد التي يتوقع تحققها للمنطقة من جراء إكمال إنشاء السكة ، وعلى وجه خاص تأثيراتها على سكان المنطقة وقبائلها . فالقنصل البريطاني في دمشق ذكر أن الآمال كانت واسعة قبل افتتاح السكة في أنها ستزدي

إلى ازدهار كبير في التجارة ، ولكنه لاحظ بعد مرور سبعة أشهر على افتتاحها وجود صعاب تقف في طريق الانتفاع منها بما يحقق أقصى الفوائد المتاحة⁽¹¹⁾ . ولا اعتقد أن فترة قصيرة كهذه كافية للحكم على مدى المنفعة الاقتصادية المتحققة من مشروع كبير مثل السكة ، خاصة وأن تلك الفترة كانت بداية التشغيل ، وراقبتا العارات القليلة على الصورة التي مر ذكرها . وبمسن ألا يغيب عن البال هنا أن الموقف البريطاني تجاه السكة عموماً كان يتسم بالتحفظ منذ البداية ، خوفاً من أن يكون متفرد المشروع الألمان يهدفون من وراءه إيجاد موطئ قدم لهم في غرب وجنوب شبه الجزيرة يمكنهم من الغفر إلى مياه المحيط الهندي دون حاجة للمرور بالبحر الأحمر الذي تتحكم بريطانيا في مقلبه قناة السويس ومضيق باب المندب .

أما الفصل العام الأمريكي في بيروت فقد كان حتى قبل افتتاح السكة أكثر تفاؤلاً من زميله البريطاني ، إذ كتب قائلاً : « ... لا أستطيع إلا الإيمان بأن التقدم العثماني في الحجاز ، والمناطق الساحلية الواقعة خلفه ، سوف يكتمل عاجلاً أو آجلاً ، وستل على اليدو أياًماً أكثر سعادة ، بالرغم من تقائص الترك . فعمل طول ساحل البحر الأحمر ، في الحجاز وعسير واليمن ، هناك أرض واسعة قابلة لتطوير مادي . ومن الممكن أن يتم في تلك المناطق إدخال آلات حديثة وخلق صناعات جديدة وتنمية التجارة ... لقد كُتب وقيل الكثير عن الإمكانيات المتاحة لبلاد العرب التركية في ظل حكومة مستقرة وتقدمية . ولكن اعتباراً قليلاً أعير لأهمية وجود سكان مجدين كادحين بدونهم لا يمكن أن ينجح في إصلاح البلاد ، الحكومة التركية سيئة السمعة ، ولكنها ليست أكثر سوءاً مما يستحق العرب ... وفيما يتعلق بالصحراء فيجب أن يعمل اليدو الذين ظلوا فيها بصبر على التخلي عن حروبهم وغاراتهم . ويمكن أن يتحقق هذا عن طريق توفير الحماية لتلك القبائل التي قررت هجر القتال نهائياً ومكافأتها على ذلك . [ويجب اتخاذ خطوات لتوفير المراعي الصيفية لمواشيها] ، وبذلك يمكن جعل الصحراء ، كما اعتقد ، تستوعب عدداً كبيراً من السكان الرحويين المزدهرين ... »⁽¹²⁾

ويبدو القنصل هنا مغفراً في نقائله ، فلم يتحقق لقبائل البادية في ظل الحكم العثماني ما توقعه من أمن ورخاء - وما كان بإمكان الحكومة العثمانية في الواقع أن توفر ذلك لهم - فهي لم تكن معنية في سياستها بذلك الجانب من ناحية ، وكانت إمكانياتها المادية منهكة تماماً في آخريات أيامها من ناحية أخرى . وبمسن في هذا السياق التعليق على الرأي السبيء الذي أبداه القنصل

في العرب والواقع أن هذا الفصل م يكن مفرداً في إنشاء هذا الرأي ، بل إنه يتردد في كتابات كثير من الدبلوماسيين العربيين الذين عملوا في المنطقة العربية حيث اعتقد أن ذلك الرأي كان نتيجة مقاربة طائفة يعتقدوا الدبلوماسيون في أهدافهم بين إتاحة المرد وشاكلة العام في التجمع العربي مع إتاحة وشاكلة مثله في مجتمعاته . ولكن تلك المقاربة تعمل أمراً مهماً جداً وهو أن المرد العربي لم يظهر تلك الإتاحة العالية والشاكلة إلا بعد أن توفر له حد أدنى من العدة والتعميم الكافيين ، وقامت المشاريع الاقتصادية الكبيرة من صناعية وزراعية التي وفرت له الميدان المناسب لإنشاء مهاراته ، وتفتح بقدر كبير من الأمن ، وتنت ظروف لم يبيء للمرد العربي أن يحيا في ظلها حيث .

الخاتمة :

كان مد السكة الحديدية الحجازية ذا هدف ديني رئيسي ، ولكنه مصحوب بهدف سياسي ، تمثل في أربعة مبررات فبعضة العنابة في عربي شبه الحرية العربية ، وربما وسطها أيضاً وقد أدركت القوى السياسية أهمية ذلك الهدف السياسي وتخوفت من نتائجه . ولذلك كان موقفها أقرب لتحتفظ تجاه مد السكة ، ويتجلى ذلك التوقف في أبرز صوره في رفض الشريف حسين لمحاولات الكثيرة والإغراءات الكبيرة التي بدلتها الحكومة العثمانية لإقناعه بالموافقة على مد السكة في المدينة المنورة إلى مكة المكرمة وحده ^(١٣) ولعل ذلك التوقف هو الذي جعل الشريف حسين بن علي وسنعه الشريف علي بن عبد الله لا يدلان جهوداً جديدة في التوسط لدى القبائل وإقناعها بعدم معارضة مد السكة ، مع ما هو معروف عن نفوذ أشرف مكة الكبير بين تلك القبائل . وهذا النفوذ هو الذي مكّن الشريف حسين من إقناع تلك القبائل عام ١٣٢٧ هـ / ١٩٠٩ م بالكف عن المقاومة كما مر ، وربما كان تحركه في هذا السبيل قد جاء في النهاية نتيجة قناعته بأن السكة لن يقدرها بعد ذلك الوصول إلى مكة المكرمة . ويلاحظ هنا أن أشرف مكة وعبرهم من القوى المحلية المجاورة رغم تحفظها على سكة حديد الحجاز فإنها لم تقم بمجهود حربي مباشر أو تحرك سياسي مكشوف صدها .

وقد وقع عبء المقاومة المسلحة على عاتق قبائل المناطق الحجازية التي مدت فيها السكة . وكان الدافع الأساسي لتلك المقاومة دافعاً اقتصادياً ليست له أبعاد سياسية ظاهرة ،

وبلغت النظر هنا أن قبائل جنوب سوريا وشرق الأردن التي غمر السكة في أراضيها أيضاً لم تسهم في تلك المقاومة التي انحصرت على القبائل المقيمة حول المدينة الثورة والتي تضررت اقتصادياً من السكة نتيجة فقدانها للموارد المالية التي تعودت على تقاضيها عند كل موسم حج ، وبدل انحصار المقاومة على القبائل المحيطة بالمدينة على أن تلك المقاومة لم تكن انعكاساً لرفض حضاري شعرات المدينة الحديثة كما حاول القنصل العام الأمريكي في بيروت أن يوصي بذلك ، إذ لو كان الأمر على تلك الصورة لاشتركت فيه أغلب القبائل التي غمر السكة في ديارها في سوريا والأردن والحجاز .

وأخيراً يلاحظ أن السلطات الحكومية العثمانية لم تبد كفاية في تهيئة أهوان القبائل لقبول فكرة مد سكة الحديد في ديارها ، ولم توفر لها بدائل للموارد المالية التي خسرتها من جراء مد السكة . واكتفت بإغداق الهبات والعطايا على مشايخها ، أو سوق القوات الحكومية ضدها في حملات غير مجدية كلفت الدولة الكثير من الخسائر المادية والمعنوية ، وكان من الأجدي للسلطات الحكومية لو أنها طرحت مشروع إنشاء السكة على القبائل وأقنعها به باعتباره جزءاً من مشروع حضاري اقتصادي متكامل ، يتم بموجبه حفر الآبار على امتداد السكة الجديدة لتروطين القبائل حولها وحول محطات السكة الجديدة . وبذلك كان يتوفر لأبناء القبائل مصدر بديل للعيش من خلال الزراعة والرعي حول الآبار ، ومن خلال استيعاب كثير منهم في العمالة اللازمة للسكة حراساً وعمالاً بدوين ، ولعل خزانة الدولة المنهكة والمقلقة بالأعباء في هذه الفترة هي التي حالت بينها وبين النهوض بمشروع كبير مثل هذا ■

• المراجع •

- (١) د. محمد كمال الدسوقي ، الدولة العثمانية والمألة الشرقية ، القاهرة ، ١٩٧٦ ، ص ٣٠٧ .
- (٢) نيل عبد الحفي رضوان ، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد الانتاح قناة السويس ، جدة ، ١٤٠٣ هـ ، ص ١٧٠ .
- (٣) وجيه الحيمي ، الخط الحديدي الحجازي : ماضيه وحاضره ومستقبله ، في مجلة « الفيصل » ، العدد ٣٢ ، صفر ١٤٠٠ هـ ، ص ١٢٨ .
- (٤) رضوان ، مرجع مر ذكره ، ص ١٧١ .

- (٥) الخيمي ، مرجع مر ذكره ، ص ١٢٩ .
- (٦) رضوان ، مرجع مر ذكره ، ص ١٧١ .
- (٧) حرب نشبت بين الدولة العثمانية وروسيا عام ١٢٧٠ هـ/١٨٥٣ م ، ثم تدخلت فيها بريطانيا وفرنسا ، وانتهت بتوقيع معاهدة باريس عام ١٢٧٢ هـ/١٨٥٦ م .
- (٨) N.A.R.S., RG 84, Misc. No. 1092, Bie Ravndal, Am. Con. - Gen., Beirut, to W. Magelsen, Am. Con., Bagdad, Dated 31/8/1908, P. 17.
- (٩) عن تلك الخطة راجع : عماد السعدون ، أعضاء على حملة شريف مكة على الفصيم عام ١٣٢٨ هـ/١٩١٠ م ، في : الدارة ، العدد الأول ، السنة العاشرة ، شوال ١٤٠٤ ، ص ص ٦٧ - ٧٢ .
- (١٠) أرسلت السكة إلى بورك في أول سبتمبر ١٩٠٧ . راجع : الخيمي ، مرجع مر ذكره ، ص ١٢٩ .
- (١١) PRO, FO. 424/219, No. 71, Consul Dey to Sir G. Lowther, Dated 23/3/1909.
- (١٢) N.A.R.S., RG 84, Misc. NO. 1092, P. 17.
- (١٣) Ibid, P. 18
- (١٤) Ibid, P. 19
- (١٥) 10 R, R/14/5/25, No. 608, Sri G. Lowther to Foreign Office, London, Dated 29/7/1909.
- (١٦) OP. CIT., PP. 20 - 21
- (١٧) قبيلة تميش في المنطقة الممتدة بين غير وقلعة الزرقاء . راجع : أيوب صيري باشا ، مرآة جزيرة العرب ، ت . د . أحمد فزاد متوكي و د . الصفاي أحمد المرمي ، الرياض ، ١٤٠٣ ، ج ٢ ، ص ٢٦٨ .
- (١٨) حي عظيم من قضاء ، يسمون في وادي جبع وشماله إلى العيص وألم الخ . راجع : عاتق بن غيث البلادي ، معجم قبائل الحجاز ، جدة ، ١٣٩٩ ، ج ١ ص ص ٨٩ - ٩٠ .
- (١٩) بطن من بني سنان من جهة . راجع : البلادي ، معجم قبائل الحجاز ، ج ١ ص ١١١ .
- (٢٠) PRO, FO. 424/219, No. 17
- (٢١) ولد محمد في بني سالم من حرب ، راجع : عاتق بن غيث البلادي ، رحلات في بلاد العرب ، جدة ، بدون تاريخ ، ص ٩ .
- والخوازم بطن كبير من بني سالم من حرب ، دباره في وادي الصغراء قرب المدينة . راجع : البلادي ، معجم قبائل الحجاز ، ج ١ ، ص ١١٦ .
- (٢٢) N.A.R.S., RG 84, Misc. No. 1092, P. 18
- (٢٣) Ibid
- (٢٤) 10R, R/15/5/25, NO. 23, H.B. M's Consul. Jeddah, to Sir G. Lowther, Dated 3/3/1909, endouire 1
- (٢٥) OP. CIT., P. 18
- (٢٦) رضوان ، مرجع مر ذكره ، ص ١٧٥ .

- OP. CIT., P. 18 (٢٧)
- N.A.R.S., RG 84, NO. 177, Bie Ravndal, Am. Con. - gen., Beirut, to J. Leishman, Am. Amb., (٢٨)
- Const., Dated 16/7/1908.
- OP. CIT., P. 20 (٢٩)
- N.A.R.S., RG 84, No. 181, Bie Ravndal, Am. Con. - Beirut, to J. Leishman, Am. Amb., Const., (٣٠)
- Dated 3/8/1908.
- Ibid (٣١)
- N.A.R.S., RG 84, Misc No. 1092, P.21. (٣٢)
- N.A.R.S., RG 84, No. 177 (٣٣)
- N.A.R.S., RG 84, No. 92, T. Struve, Am. Con. Agent, Haifa, to Bie Ravndal, Am. Con. - Gen., (٣٤)
- Beirut, Dated 12/8/1908.
- Ibid (٣٥)
- Ibid (٣٦)
- PRO, FO. 424/219, No. 18, Sir G. Lowther to Sir E. Grey, Dated 5/4/1909, Enclosure 2. (٣٧)
- PRO, FO. 424/219, No. 17. (٣٨)
- Ibid (٣٩)
- IOR, R/15/5/25, No. 25, H.M.'s Consul, Jeddah, to Sir G. Lowther, Dated 30/5/1909. (٤٠)
- PRO, FO. 424/219, No. 18, enclosure 2 (٤١)
- N.A.R.S. RG 84, Misc. No. 1982, PP. 21 - 22 (٤٢)
- (٤٣) الخيمي ، مرجع مر ذكره ، ص ١٢٩ .

• المصادر والمراجع •

(١) الوثائق غير المنشورة :

National Archives and Records Services (N.A.R.S.), Washington,

Record Group (RG) 84 :

1 — No. 1092, Bie Ravndal, Am. Con. Gen., Beirut, to W. Magelsen, Am. Con., Baghdad, dated 31/8/1908.

2 —No. 177, Bie Ravndal to J. Leishman, Am. Amb., Const., dated 16/7/1908.

3 —No. 181, Bie Ravndal to J. Leishman, dated 3/8/1908.

4 —No. 92, T. Struve, Am.-Con. Agent, Haifa, to Bie Ravndal, dated 12/8/1908.

Public Records Office (PRO), London, Foreign Office (FO):

1 —424/219, No. 17, Consul Devy to Sir G. Lowther, dated 23/3/1909.

2 —424/219, No. 18, Sir G. Lowther to Sir E. Grey, dated 5/4/1909, with two enclosures.

India Office Records (IOR), London:

1 —R/15/5/25, No. 609, Sir G. Lowther to Foreign Office, London, dated 29/7/1909.

2 —R/15/5/23, No. 23, H. M's Consul, Jeddah, to Sir G. Lowther, dated 5/5/1909.

3 —R/15/5/25, No. 25, H. M's Consul, Jeddah, to Sir G. Lowther, dated 30/5/1909.

(٢) المراجع :

١ - أيوب صبري باشا ، مرآة جزيرة العرب ، ترجمة د. أحمد فؤاد مصطفى و د. الصلصالي أحمد المرسي ، ج ٢ ، الرياض ، ١٤٠٣ .

٢ - خالد السعدون ، أضواء على حملة الشريف مكة على القصيم عام ١٣٢٨ هـ / ١٩١٠ م . في الدارة ، العدد الأول ، السنة العاشرة ، شوال ١٤٠٤ هـ .

٣ - عاتق بن غيث البلادي ، رحلات في بلاد العرب ، جدة ، بدون تاريخ ، معجم قبائل الحجاز ، ج ١ ، جدة ، ١٣٩٩ هـ .

٤ - محمد كمال دسوقي (الدكتور) ، الدولة العثمانية والمسألة الشرقية ، القاهرة ، ١٩٧٦ .

٥ - نبيل عبد الحفي رضوان ، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد انتحار قناة السويس ، جدة ، ١٤٠٣ .

٦ - وجيه الخميسي ، الخط الحجازي الحجازي : ماضيه وحاضره ومستقبله ، في ، الفصل ، العدد ٣٢ ، صفر ١٤٠٠ هـ .

